

近日，江苏首批15个多式联运示范工程项目授牌。十三五期间，江苏将全面加快多式联运发展，通过示范项目的先行先试，在合作机制、制度体系、技术标准、规则规范、市场营销等方面总结经验，形成一批可复制、可推广的试点经验，以点带面、梯次推进，着力构建设施高效衔接、信息互联互通、装备标准专业、服务一体对接的多式联运组织体系，带动全省多式联运整体水平提升，为经济社会发展提供更加有力的支撑。

近日，江苏首批15个多式联运示范工程项目授牌。十三五期间，江苏将全面加快多式联运发展，通过示范项目的先行先试，在合作机制、制度体系、技术标准、规则规范、市场营销等方面总结经验，形成一批可复制、可推广的试点经验，以点带面、梯次推进，着力构建设施高效衔接、信息互联互通、装备标准专业、服务一体对接的多式联运组织体系，带动全省多式联运整体水平提升，为经济社会发展提供更加有力的支撑。

# 江苏：以点带面构建多式联运新格局

□ 本报记者 顾晓平 特约记者 施科 通讯员 邓静媛



A

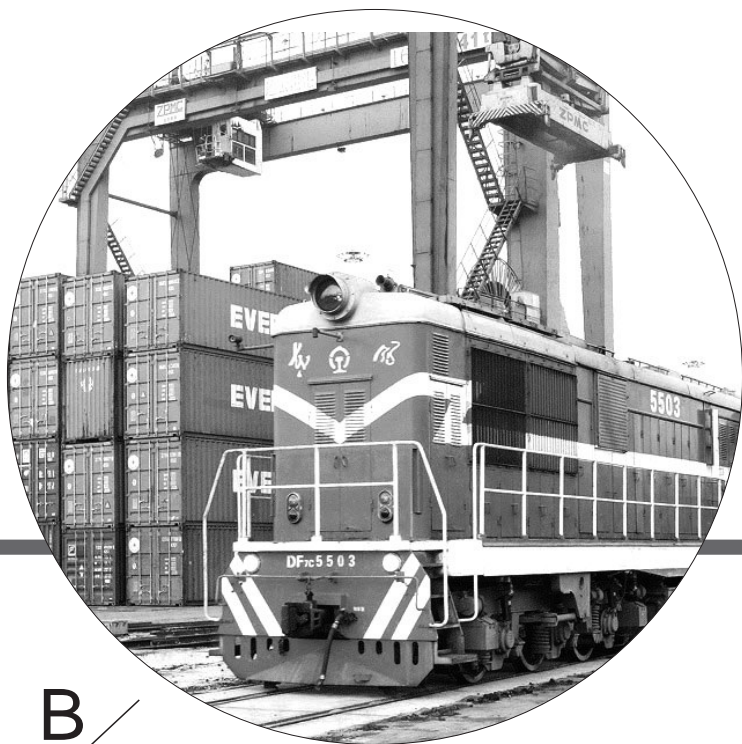
## 完善通道枢纽建设 集疏有序中转快捷

龙潭码头上摆放着上千辆新车，等待运往各地；西坝码头内铁路专用线将扩能改造，构建江北公铁水无缝衔接的集疏运体系。地处长江下游的南京港，位于长三角与中西部地区的交接点、沿江和东部沿海“T”型经济发展战略带结合部，具有承东启西、呼应南北的独特区位优势，公、铁、水、管、空五种运输方式齐全，集疏运条件完备，是国家综合交通枢纽和区域性航运物流中心。

为此，江苏将结合“一带一路”与长江经济带战略实施，着力打造沿江、沿海、东陇海和京沪（沪宁）四个国家级综合运输大通道，支持具备两种及以上运输方式、能够实现多式联运的综合货运枢纽场站（物流园区）项目建设，依托铁路、港口、航空枢纽，配套建设公路集散分拨中心，打造一批具有公、铁、水、空多式联运功能、较强公共服务属性的综合货运枢纽（物流园区），大力推进铁路入港进站、公路通场（站）设施建设，加快完善枢纽节点的多方式集疏运体系。

十三五期间，该省将建设20个以上多式联运型综合货运枢纽，建成10个左右。

上图为连云港海铁联运项目。王从昊 供图



B

## 加快创新运营模式 提升一体化服务水平

在江苏首批多式联运示范工程项目中，连云港新亚欧大陆桥集装箱多式联运示范工程最引人注目，该项目于今年6月被选入国家第一批多式联运示范工程。

作为新亚欧大陆桥的东桥头堡，连云港正处于沟通东西、海陆转换的交汇节点上，是江苏“一带一路”交汇点的核心区和战略先导区，铁水联运、大陆桥跨境运输、陆海滚装联运、海河联运等多式联运特色鲜明。

新亚欧大陆桥集装箱多式联运示范工程将以新亚欧大陆桥大通道为依托，构建“一平台、三支点、四线路”的多式联运格局，经过未来5年的努力，力保集装箱多式联运突破18万标箱，船舶直取、站车对接模式的运量占比达到50%，示范线路上60%的货物全程运行时间缩短至5-6天。

江苏提出，十三五期间要围绕物流供应链管理与流程优化，引领企业重塑“门到门”运输组织链条，加快多式联运产品和运营模式创新，提升一体化组织和专业化服务水平；鼓励支持公路运输企业积极主动对接铁路运输两端业务，探索资源整合共享的一体化经营模式，推动将更多公路长途货运转向铁路和水路运输；依托沿海和长

上图为连云港至塔什干国际班列。本报江苏记者站 供图



C

## 酝酿联运一票制 有效激发市场活力

今年上半年，一艘装载巴西大豆的外轮靠泊大丰港，在此成功减载2万吨大豆后分装至三条海轮驶向泰兴港卸货，改变了只有舟山港可以减载粮食的历史，大丰港成为沿海第二个进口粮食海进江减载口岸。

近年来，随着企业降低成本和船舶大型化的内外因素，江海联运成为更具成本优势的运输方式，越来越多的长江流域企业选择减载中转实现货物进出口。

大丰港依托沿海通道、徐宿盐淮通道，以及国家“一带一路”物流大通道，从中脱颖而出，成为进口粮食海进江减载口岸。

也正因为便利的交通条件和区位优势，大丰港多式联运项目成为江苏首批示范工程。

该项目将通过场站基础设施建设、集疏运体系优化、联运及快速转运设备配置，以及信息系统建设，发展长江、内河与近远洋海运航线的水公联运，以及远期规划中的新长铁路与近远洋海运航线的海铁联运，为货物流通企业提供多式联运业务提供示范。

目前，江苏正研究推行一票制联运服务，鼓励和引导多式联运经营企业建立全程责任、一次委托、费用一口报价、结算一次收费的服务方式；同时，推进多式联运信息标准和互联互通，加快建设多式联运公共信息服务平台，推进“互联网+”与运输服务融合发展，支持示范工程项目单位推进信息管理系统建设，加强货物全程实时追踪、信息查询和多式联运运行调度、统计监测、市场分析等系统建设，全面提升公铁水联运的信息化和智能化水平。

江苏省交通运输厅已会同省财政厅出台了针对货运场站建设项目的资金奖励补助政策，各地也在积极争取当地政府和部门，运用财政、金融、税收、土地等手段，推动多式联运发展；支持铁路、公路、水路运输企业建立互惠多赢的合作机制，完善货运中介代理制度，积极发展货运代理业，充分发挥货运代理在多式联运中的组织作用。

上图为江苏省内公路上川流不息的物流车。本报江苏记者站 供图

# 港口物流经济成东北振兴新引擎

□ 张逸飞 韩振

2015年以来，东北经济遭遇“滚石上山、爬坡过坎”的关键时期。自从中央适时推出《全面振兴东北地区等老工业基地若干意见》以来，东北地区经济颓势有所遏制，但全面振兴仍然迫切需要寻找更多新动力。

笔者近来在辽宁、黑龙江等多地调研发现，高昂的物流成本与低下的物流效率成为制约东北振兴的重要障碍。业内人士认为，随着港口的转型升级，东北地区居高不下的物流成本已经开始调头向下。集中力量打造东北亚航运中心将进一步降低物流成本，成为东北振兴重要的“利润源泉”。

## 吃掉近两成GDP 东北振兴遭遇物流成本掣肘

2016年，东北三省的日子依然不好过。国家统计局数据显示，2016年上半年东北三省再度位列GDP增速后6位。其中，作为老工业基地的辽宁省2016年前三季度GDP增速为-2.2%，位居全国末位，且再次成为全国唯一一个负增长的省份。

由于能源、重工业等行业的衰退，辽宁的财政收入正呈现断崖式的下滑，财政收入已下跌超过1200亿元。与此同时，辽宁省2016年前三季度的投资增速更是为-63.5%。黑龙江和吉林上半年GDP增速虽然达到了5.7%和6.9%，但情况同样不容乐观。以GDP增速最快的吉林为例，2015年吉林省财政支出为3217亿元，比上年增长303.9亿元，增长10.4%，而财政收入则只有1230亿元，与上年基本持平，收支差额达1987亿元。

大连港股份有限公司总经理魏明晖认为，东北地区产品结构比较单一，主要以冶金类的钢材、石化类的成品油、机械类的整车和零部件为主。物流成本最高是在东北企业身上的“大包袱”。生产企业，特别是钢铁、机械、石油化工等重化学工业企业，运输和装卸搬运成本占了很大比例。如果能通过布局调整、资源整合、物

流优化，如减少交叉运输、空车返程、转移库存，加强配送和信息网络，将能从中挖掘出巨大的利润空间。魏明晖说。

现代物流业是一个新型的复合型产业，随着市场经济的发展，物流业已由过去的末端行业，上升为引导生产、促进消费的先导行业。在许多企业的生产过程中，加工制造的时间仅占全过程时间的10%，其余时间都用于储存、装卸、运输等环节，物流费用平均占到生产成本的30%至40%。据了解，发达国家社会物流费用仅占GDP比例为8%至10%左右，而东北地区社会物流总成本一直居高不下，物流费用占GDP高达18.1%。

辽宁省交通运输厅港航管理局水运处副处长刘建纯认为，提高经济运行质量、优化产业结构、增强企业活力的根本都在发展现代物流，而发展现代物流必须激活港口的先导作用。辽宁沿海港口已同180多个国家和地区建立了贸易航运往来，承担东北地区70%以上的海运货物、80%以上的外贸运输、90%以上的集装箱外贸运输。

如果港口能够转型升级成为区域性航运中心、物流中心和物流金融中心，将大大降低社会物流成本，拉动腹地经济发展。刘建纯说。

## 融入“一带一路” 辽宁沿海港口加快转型升级

2015年辽宁省港口共完成货物吞吐量10.5亿吨，居国内沿海省份第四位；其中集装箱吞吐量1838万标准箱，居国内沿海省份第五位，拥有大连、营口和丹东共3个亿吨大港，基本形成了以大连、营口港为主要港口，其他地区性重要港口的多层次发展格局。笔者采访了解到，为深度融入“一带一路”，辽宁省沿海港口依托东北老工业基地振兴、大连东北亚国际航运中心建设等国家战略，辽宁省交通厅、港航局以及各个沿海港口加快了转型升级的进程。

目前，辽宁省已建成辽满欧综合运输大通道、辽蒙欧综合运输大通道和辽海欧综合运输大通道三条国际综合运输大通道。

其中，辽满欧通道以转口贸易及现代制造业产品运输为主，不仅为辽宁对俄、对欧贸易提供服务，也成为包括日韩在内的东北亚地区对欧贸易重要运输通道。2015年，通过辽满欧出境的中欧班列运输量达3.4万标准箱。

而辽蒙欧综合运输大通道主要以矿产资源及现代农业贸易运输为主，充分发挥海铁联运的组合效率和综合优势，进一步提升了为中蒙俄三国间经贸往来提供运输服务的能力。

辽海欧大通道则是一条新航线，以大连港为起点，经北极东北航道，最终抵达欧洲各港口，是目前亚欧间距离最短、最具经济性的海上运输通道。航程减少约35%，运输成本降低约30%，大大拉近了东北地区与欧洲、北美等地的距离，进一步降低了企业物流成本、提高了企业经营效益。

除积极建设中欧运输大通道外，辽宁省也在努力整合资源，打造国际物流园区。当前，辽宁省各个港口企业均在加快港口物流基础设施建设，以达到整合各方资源，帮助企业降本增效的目的。其中，以港口为投资主体，已建成2个港口物流园区——丹东港粮食现代物流园区和锦州港大宗商品贸易物流园区，重点面向粮食运输和矿物运输物流服务，在服务商品集散的同时，以临港加工和商品贸易促进货值落地。

我们将以太平湾港区为依托，建设包括建筑材料物流园区、粮食食品物流园区、集装箱物流园区、散装货物物流园区、装备制造物流园区、商贸物流园区、航空产业物流园区及精细化工物流园区等八大专业物流园区的国际物流中心。

大连港集团董事、副总经理董延洪说。

由于临港产业、区域制造业和流通业企业普遍采用现代物流管理技术，物流外包比例和程度

均不断增加，对港口的要求从单纯的运输服务向物流配送和供应链管理服务转化。

为应对这一变化，营口港与沈阳市政府联合成立沈阳港集团，将营口港、沈阳铁路局、哈尔滨铁路局、沈阳机场集团四大物流商继承一体化运营，合理推进沈满欧、冷链物流等项目，促进物流商间的深度融合。

我们还与阿里巴巴成立联合公司，做强在俄跨境电商平台。同时在莫斯科市内建设仓库，满足跨境电商产品的退货业务需求。营口港务集团有限公司物流总公司总经理王晓东说。

## 着力发展港口物流经济 打造东北亚国际航运中心

业内人士认为，以港口转型升级为先导，着力发展港口物流经济，进而降低社会物流成本，在全球经济短期内很难复苏的大背景下，可以成为推动东北振兴新引擎。然而，目前辽宁港口存在资源重复建设、功能不全、信息不畅等发展瓶颈，需要国家给予相关政策支持。

首先，应及早整合港口资源，打造东北亚国际航运中心。辽宁省于2006年起即着手开展港口整合工作，截至目前，已基本形成以大连港、营口港两大港口集团为主导的发展格局。尽管全省港口资源整合工作已经有所进展，但省内各港口企业之间尚未建立有效的合作机制，在区域竞争中难以形成合力，甚至在个别地区、个别货种出现了过度竞争现象。

大连海事大学港口与航运研究所所长、教授孙光圻认为，从国际竞争上看，韩国釜山港、日本横滨港等均与我国竞争东北亚国际航运中心地位。釜山港目前也是东北亚区域中转枢纽港。为充分利用我国港口条件和优势，增强港口企业内在活力、市场竞争力、发展引领力，建议国家加快大连东北亚重要国际航运中心建设，并配套相关

港口自由港等政策，便于参与东北亚区域国际竞争，取代釜山港成为东北亚中转枢纽港。

其次，建议完善港口功能，搭建多式联运大平台。当前，东北地区在发展空间、发展环境、口岸环境、体制机制上对创新创业、深化改革、对外开放等仍有阻碍。因此东北地区亟须建设一个具有区域经济文化特色，能发挥引领作用的前沿阵地。建议国家批准在大连设立中国（大连）自由贸易试验区，带动辽宁沿海经济带开发开放和东北老工业基地振兴。

目前东北地区物流总费用成本过高，还与供应链服务能力较低、信息化服务水平不足、物流运输体系整合程度不高等因素有关，因此东北老工业基地的振兴，亟须完善港口功能，建设一个功能齐全、面向东北亚的国际物流中心。建议国家支持大连太平湾国际物流中心建设，并出台详细规划，增强物流业对东北地区国民经济的支撑和保障能力。

同时，由于目前铁路运输存在市场化程度不够、参与度低、灵活性不足、与海运标准不统一等问题，建议铁路部门深入推进货运改革，提升市场化程度和物流链上下游企业的融合度，以开放的姿态同港口企业开展全方位合作，共同搭建国际多式联运大平台，形成综合物流成本优势和竞争优势。

此外，需要国家从政策上支持跨部门信息融合，深入实施大通关体系建设。一些港口企业认为，辽宁地区通关便利化程度与天津、青岛、上海等口岸差距较大，难以满足外贸发展需求。

三五、三一个等便利政策推行范围有限，还未全面铺开实施。同时，单一窗口建设滞后，部分申报数据客户还需在多个监管部门进行重复申报，增加了通关时间和成本。此外，由于平台之间缺乏有效的互动，口岸操作流程不能得到有效的优化，增加了口岸物流成本，造成物流链的资源浪费。